Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 12.

(Nr. 8501.) Verordnung, betreffend den Wegfall verschiedener Abgaben in der Provinz Schleswig-Holstein. Vom 7. April 1877.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.

verordnen auf Grund des §. 5. der Verordnung, betreffend die Einführung der Preußischen Gesetzgebung in Betreff der direkten Steuern in dem Gebiete der Herzogthümer Schleswig und Holstein, vom 28. April 1867. (Gesetz-Samml. S. 543. ff.), auf den Antrag Unseres Staatsministeriums, was folgt:

§. 1.

Die in der Uns vorgelegten Nachweisung bezeichneten Abgaben von Kommunen und Privaten in der Provinz Schleswig-Holstein werden, soweit nicht die Bestimmung des §. 2. Anwendung findet, hierdurch in Wegfall gebracht.

§. 2.

Diejenigen in der Nachweisung aufgeführten Salarienabgaben, welche auf bestimmten einzelnen Grundstücken im Kreise Hadersleben ruhen, sind von den seither zu deren Zahlung Verpflichteten bis zu demjenigen Zeitpunkte an die betreffenden Harden zu entrichten, mit welchem die im §. 4. der Verordnung vom 28. April 1867. wegen Einführung der Preußischen Gesetzgebung in Betreff der direkten Steuern in dem Gebiete der Herzogthümer Schleswig und Holstein gedachte, daselbst unter der Benennung „Kontribution" bestehende Pflugzahlsabgabe in Wegfall kommt.

Ausgegeben zu Berlin den 2. Juni 1877.

§. 3.

Durch das Amtsblatt für Schleswig-Holstein ist zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, welche Abgaben durch die Bestimmungen der §§. 1. und 2. betroffen werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 7. April 1877.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt.
Falk. v. Kameke. Achenbach. Friedenthal. v. Bülow.
Hofmann.

(Nr. 8502.) Allerhöchster Erlaß, betreffend eine Aenderung des Regulativs über den Geschäftsgang bei der Ober-Rechnungskammer. Vom 11. Mai 1877.

Auf den im Einvernehmen mit der Ober-Rechnungskammer erstatteten Bericht des Staatsministeriums vom 30. April d. J. und auf Grund des §. 7. des Gesetzes vom 27. März 1872., betreffend die Einrichtung und die Befugnisse der Ober-Rechnungskammer (Gesetz-Samml. S. 278.), will Ich hierdurch genehmigen, daß die drei ersten Sätze des §. 5. des durch Meinen Erlaß vom 22. September 1873. genehmigten Regulativs über den Geschäftsgang bei der Ober-Rechnungskammer (Gesetz-Samml. S. 458.) abgeändert werden und folgende Fassung erhalten:

„Dasjenige Geschäftsjahr, welches mit dem 1. Mai 1876. begonnen hat, schließt mit dem 30. April 1877. Das nächste Geschäftsjahr beginnt mit dem 1. Mai 1877. und endet mit dem 30. September 1878. Von da ab beginnt jedes weitere Geschäftsjahr mit dem 1. Oktober des einen und schließt mit dem 30. September des folgenden Jahres.

Im Laufe eines jeden Geschäftsjahres ist das Revisionsgeschäft einschließlich der Feststellung der Revisionsprotokolle in Ansehung sämmtlicher Rechnungen für das vorangegangene Etatsjahr zu beendigen.

Die Ober-Rechnungskammer ist verpflichtet, für die Erledigung der gezogenen Erinnerungen und die Berichtigung der Rechnungen dergestalt zu sorgen, daß der Abschluß des Revisionsverfahrens spätestens im Laufe des folgenden Geschäftsjahres erfolgt.“

Dieser

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen und dem Landtage der Monarchie zur Kenntnißnahme mitzutheilen.

Berlin, den 11. Mai 1877.

Wilhelm.

Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. Achenbach. Friedenthal. v. Bülow. Hofmann.

(Nr. 8503.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen wegen der Anlage von Eisenbahnen von Frankfurt a. M. nach der Riedbahn und von Hanau nach Babenhausen. Vom 4. Februar 1877.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahn-Verbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Paul Amadeus Gustav Reichardt und
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Carl Siegmund Ursinus;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein:
Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Ministerialrath Dr. Carl Neidhardt,

von welchen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Großherzoglich Hessische Regierung sind übereingekommen:

1) eine Eisenbahn von Frankfurt a. M. nach der Riedbahn unter Benutzung der durch Preußische Allerhöchste Urkunde vom 24. Februar 1873. konzessionirten selbstständigen Einführung der linksmainischen Hessischen Ludwigsbahn nach Frankfurt a. M., und
2) eine Eisenbahn von Hanau nach Babenhausen

zuzulassen und zu fördern.

Die Königlich Preußische Regierung wird die Konzession zum Bau und Betriebe dieser Bahnen für die in Ihrem Gebiete liegenden Strecken der Hessischen Ludwigs-

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, welche für die Strecken im Großherzoglich Hessischen Gebiete bereits unter dem 3. August 1875. konzessionirt worden ist, ertheilen.

Artikel 2.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß das Domizil und der Sitz der Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Hessen verbleibe. Die Gesellschaft soll jedoch gehalten sein, für die Spezialverwaltung der auf Preußischem Gebiete belegenen Strecken der im Artikel 1. bezeichneten Eisenbahnen in Frankfurt a. M. eine Kommission zu bestellen, welche sie der Preußischen Regierung, wie dem Publikum gegenüber in allen, diese Bahnstrecken betreffenden Angelegenheiten mit unbeschränkter Vollmacht zu vertreten befugt und verpflichtet ist.

Artikel 3.

Die Staatsaufsicht innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Die Punkte, wo die Bahnen die beiderseitigen Landesgrenzen überschreiten werden, sollen nöthigenfalls durch deshalb beiderseits abzuordnende technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel 4.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel 5.

Der Gesellschaft soll zwar gestattet werden, die Bahnen zunächst nur mit einem durchgehenden Geleise zu versehen; es sollen aber von vornherein die Kunstbauten in ihren Gründungen in der für ein Doppelgeleise nöthigen Breite ausgeführt und das Terrain für doppelgeleisige Bahnen erworben werden.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die Hohen Regierungen die Herstellung des zweiten Geleises anordnen.

Artikel 6.

Für den Fall, daß der Erwerb der zur Anlage der Bahnen erforderlichen Grundstücke durch gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird jede der Hohen Regierungen für Ihr Gebiet der Gesellschaft das Expropriationsrecht verleihen.

Artikel 7.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 8.

Die Bestimmungen, welche bezüglich der Bildung eines Reserve- und eines Erneuerungsfonds in der Preußischen Konzession vom 7. August 1872. für die

die darin genannten Bahnen getroffen worden sind, sollen auch auf die im Artikel 1. bezeichneten Bahnen Anwendung finden.

Artikel 9.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft hat wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlagen oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Königlich Preußischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Preußischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer besonderen Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- und Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel 10.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel 11.

Die im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Königlich Preußischen Landesgesetzen unterworfen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militärs des Deutschen Heeres, soweit dieselben das fünf und dreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen des stationären Dienstes innerhalb des Preußischen Gebietes soll seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Preußischer Unterthanen und innerhalb des Hessischen Gebietes unter gleicher Voraussetzung auf die Bewerbungen Großherzoglich Hessischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel 12.

Die Beförderung von Truppen, Militäreffekten und sonstigen Armeebedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf

 den

den Staatseisenbahnen im Gebiete des vormaligen Norddeutschen Bundes Geltung haben oder von Reichswegen für Staatseisenbahnen im Reichsgebiete später festgestellt werden.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahnen in beiden Staatsgebieten, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder vom Preußischen oder Hessischen Staate noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 13.

Die Verhältnisse der Gesellschaft zur Reichs-Postverwaltung regeln sich nach dem zwischen der Postverwaltung und der Gesellschaft unter dem 23. Mai 1869. abgeschlossenen Vertrage. Mit dem Ablauf dieses Vertrages treten die Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875., betreffend die Abänderung des §. 4. des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871., und die etwa anderweit noch ergehenden reichsgesetzlichen Bestimmungen in Kraft.

Artikel 14.

Der Reichs-Telegraphenverwaltung gegenüber hat die Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche vom Bundesrathe festgestellt sind oder später etwa anderweit festgestellt werden.

Artikel 15.

Jede der beiden Regierungen behält sich vor, die in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecken der Besteuerung nach Maßgabe der Landesgesetze zu unterziehen.

Der Steuer, welche hiernach von den im Königlich Preußischen Gebiete belegenen Strecken zu erheben ist, wird nur derjenige Theil des Gesammt-Anlagekapitals zu Grunde gelegt werden, welcher auf diese Bahnstrecken entfällt.

Der Aufwand für Betriebsmittel ist hierbei auf die Strecken nach Verhältniß ihrer Längen zu vertheilen.

Artikel 16.

Die Preußische Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der innerhalb Ihres Gebietes belegenen Strecken der im Artikel 1. genannten Eisenbahnen nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer in beiden Fällen mindestens ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben.

Als Kaufpreis zahlt der Staat nach seiner Wahl entweder den fünfundzwanzigfachen Betrag des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten der Ankündigung vorhergegangenen fünf Betriebsjahre für die in Preußen belegenen Strecken aufgekommen ist, oder er ersetzt das auf diese Strecken verwandte Anlagekapital. In dem letzteren Falle soll, insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn oder des Zubehörs gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, von dem zu erstattenden Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Zu dem vorbezeichneten, auf den Preußischen Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbesondere ein der Länge der in Preußen gelegenen Strecken entsprechender Theil des vorhandenen Betriebsmaterials, ferner das zur Bahn- und zur Transportverwaltung dieser Strecken gehörige Inventarium.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische oder die Großherzoglich Hessische Regierung das Eigenthum dieser in dem betreffenden Staatsgebiete liegenden Bahnstrecken erwerben sollten, werden die beiden kontrahirenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf den gedachten Bahnen erforderlichen Maßregeln verständigen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, am 4. Februar 1877.

(L. S.) Reichardt.
(L. S.) Ursinus.
(L. S.) Neidhardt.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 8504.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Bayern wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen St. Ingbert und Saarbrücken. Vom 23. April 1877.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König von Bayern, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt und
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Dr. jur. Hermann Frölich;

Seine Majestät der König von Bayern:
Allerhöchstihren Regierungsdirektor Franz von Meyer und
Allerhöchstihren Regierungsrath, Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen Albert von Jaeger,

welche, unter Vorbehalt der Ratifikation, den nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

 Art.

Artikel I.

Die Königlich Preußische und die Königlich Bayerische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn zuzulassen und zu fördern, welche von St. Jngbert ausgehend in der Nähe der Ortschaft Scheidt die Preußische Landesgrenze überschreitet und in der Nähe von St. Johann in die St. Johann-Saargemünder Eisenbahn einmündet.

Die Königlich Preußische und die Königlich Bayerische Regierung werden, jede für Ihr Gebiet, die Konzession zum Bau und Betriebe dieser Bahn der Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn ertheilen.

Von dem Anschlußpunkte an die bestehende Eisenbahn St. Johann-Saargemünd bis zum Bahnhof St. Johann wird die Königlich Preußische Regierung auf dieser Eisenbahn ein zweites Gleis legen und auf solche Weise die von St. Jngbert ausgehende Bahn in den Bahnhof St. Johann einführen.

Artikel II.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Der Punkt, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreiten wird, soll nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige Kommissarien näher bestimmt werden.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die Projekte mit thunlichster Beschleunigung zur Vorlage zu bringen, nach Feststellung derselben mit dem Bau sofort zu beginnen und denselben in kürzester Frist zu Ende zu führen.

Die Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn soll ferner verpflichtet sein, auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung gegen Erstattung der Kosten eine für den Personen- und Güterverkehr geeignete Station in der Nähe des Dorfes Scheidt anzulegen. Bei Aufstellung des Bahnprojekts ist hierauf Rücksicht zu nehmen.

Artikel III.

Die Regelung des Betriebes auf der Bahn, sowie die Vertheilung der Einnahmen derselben soll nach Maßgabe derjenigen Bestimmungen erfolgen, welche zwischen den Verwaltungen der Saarbrücker Eisenbahn und der Pfälzischen Bahnen in der Verhandlung zu Saarbrücken am 20. Februar 1877. in ihren Grundzügen vereinbart worden sind. Auf Grundlage des über diese Verhandlung aufgenommenen, von beiden Regierungen genehmigten Protokolls wird zwischen den beiden genannten Verwaltungen ein die betreffenden Punkte im Einzelnen regelndes besonderes Uebereinkommen abgeschlossen werden, welches der Genehmigung der beiden kontrahirenden Regierungen unterliegt.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß bei Feststellung der Fahrpläne und Tarife für die in den beiderseitigen Staatsgebieten belegenen Strecken der Bahn nach einheitlichen Grundsätzen verfahren werden soll.

Bei Feststellung der Tarife soll auf möglichst niedrige Beförderungspreise, sowohl für Personen als für Güter, Bedacht genommen werden.

Die Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn wird für den Verkehr nach und aus Preußen auf dem Theile der Bahn, aus welchem Ihr die Einnahmen zu-

zufließen, keine höheren Einheitssätze pro Tonne und Kilometer erheben, als nach dem jeweiligen Tarife auf den übrigen Bahnstrecken der Gesellschaft, insbesondere auf der Bahn von Landau über Annweiler nach St. Jngbert, zur Erhebung kommen, es sei denn, daß auf der Strecke der Bahn, deren Einkünfte Preußen zufallen, höhere Transportsätze erhoben werden sollten, für welchen Fall auf der erstgedachten Bayerischen Strecke gleich hohe Sätze zur Erhebung gelangen können.

In gleicher Weise wird die Königlich Preußische Regierung auf der Strecke, deren Einkünfte ihr zufallen, keine höheren Einheitssätze pro Tonne und Kilometer erheben, als nach dem jeweiligen Tarif auf der Saarbrücker Bahn zur Erhebung kommen, sofern nicht die Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn auf ihrer bezüglichen Strecke höhere Sätze erhebt, für welchen Fall die Preußische Regierung gleich hohe Sätze zu erheben berechtigt ist.

Im Uebrigen steht die Festsetzung der Tarife für die Strecke, deren Einnahmen der Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn zustehen, der Königlich Bayerischen Regierung, für die übrigbleibende Strecke der Königlich Preußischen Regierung allein zu.

Ueber den Fahrplan werden die Königliche Eisenbahndirektion in Saarbrücken und die Direktion der Pfälzischen Bahnen sich verständigen. Die Genehmigung des Fahrplans steht beiden Regierungen gemeinschaftlich zu.

Artikel IV.

Die Spurweite der zu erbauenden Bahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert auf die anschließenden Bahnen übergehen können.

Der Gesellschaft soll zwar gestattet werden, die Bahn zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen, von vornherein soll jedoch das Terrain für eine doppelgleisige Bahn erworben werden.

Bei dem Eintritt des Bedürfnisses werden die Hohen Regierungen die Herstellung des zweiten Geleises anordnen.

Artikel V.

Für den Fall, daß der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke durch gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird jede der Hohen Regierungen für Ihr Gebiet der Gesellschaft das Expropriationsrecht verleihen.

Artikel VI.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel VII.

Da das Domizil und der Sitz der Centralverwaltung der Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn im Königreiche Bayern belegen ist, soll das gesetzliche und

und statutarische Aufsichtsrecht des Staats in Bezug auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen, z. B. die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, Erweiterung des Unternehmens rc. betreffen, lediglich von der Königlich Bayerischen Regierung ausgeübt werden.

Im Uebrigen übt jede der beiden kontrahirenden Regierungen für Ihr Gebiet gegenüber der bezeichneten Eisenbahngesellschaft die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte aus.

In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung des staatlichen Oberaufsichtsrechts im Interesse des Eisenbahnverkehrs liegt, werden beide Regierungen eine Verständigung unter sich herbeiführen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die in Preußen belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Gesellschaft in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Königlich Preußischen Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Gesellschaft hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Die Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn ist verpflichtet, auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung in Saarbrücken einen Vertreter zu bestellen, an welchen Verfügungen der Aufsichtsbehörden mit verbindlicher Kraft erlassen und insinuirt werden können.

Artikel VIII.

Die Gesellschaft der Pfälzischen Bahnen ist wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete gegen sie geltend gemacht werden, der Königlich Preußischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Preußischen Gesetzen unterworfen und wird zu dem Ende in Saarbrücken Domizil wählen.

Artikel IX.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze durch die Beamten der Eisenbahnverwaltungen gehandhabt werden.

Artikel X.

Die im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Königlich Preußischen Landesgesetzen unterworfen.

Die Angehörigen des einen Staats, welche im Gebiete des anderen Staats angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Die

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr für die neue Bahn anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civilversorgungs- bezw. Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militärs, soweit dieselben das 35ste Lebensjahr nicht überschritten haben, zu wählen.

Civilversorgungsberechtigte haben hierbei den Vorzug vor den civilanstellungsberechtigten Militärpersonen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen innerhalb des Preußischen Gebiets wird seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Preußischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel XI.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Königlich Preußischen oder Königlich Bayerischen Gebiete, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder vom Preußischen oder Bayerischen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel XII.

Die neue Bahn soll auch zur Postbeförderung benutzt werden. Die näheren diesfälligen Vereinbarungen bleiben den beiderseitigen Postverwaltungen vorbehalten.

Bezüglich der in Preußen belegenen Strecke der Bahn ist die Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875., betreffend die Abänderung des §. 4. des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1873. und der dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und Aenderungen, unterworfen.

Der Reichs-Telegraphenverwaltung gegenüber hat auf der in Preußen belegenen Bahnstrecke die Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen zu erfüllen, welche von dem Bundesrathe des Deutschen Reiches für die Eisenbahnen im Reichsgebiete festgestellt sind oder später etwa anderweit festgestellt werden.

Artikel XIII.

Die Königlich Bayerische Regierung behält sich vor, die in Ihr Gebiet fallende Bahnstrecke der Besteuerung nach Maßgabe der Landesgesetze zu unterziehen. Dasselbe behält sich die Königlich Preußische Regierung bezüglich desjenigen Theils der in Ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke vor, aus welchem die Einnahmen der Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn zufließen.

Artikel XIV.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, den in Ihrem Gebiete belegenen Theil der Bahn jederzeit gegen Erstattung der Anlagekosten zu erwerben.

Sollte

Sollte das Eigenthum an den Pfälzischen Bahnen, sei es in Ausübung des der Königlich Bayerischen Regierung zustehenden Einlösungsrechtes, sei es vor dem Eintritte dieses Rechtes im Wege freier Vereinbarung, auf den Bayerischen Staat übergehen, so tritt die Königlich Bayerische Regierung in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche aus dem gegenwärtigen Staatsvertrage für die Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn hervorgehen.

Artikel XV.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden.

Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll binnen vier Wochen in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 23. April 1877.

(L. S.) Reichardt. (L. S.) Franz v. Meyer.
(L. S.) Dr. Frölich. (L. S.) v. Jäger.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).